

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ
КОЛЕГІЯ ЮРИСТІВ З МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

**«Морське право та менеджмент:
еволюція та сучасні виклики»**

Матеріали
XIX Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса – 2026

УДК 341.225(082)

M432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 26 травня 2026 р. (протокол № 7).

Редакційна колегія: Савінова Н.А., д.ю.н., с.н.с. (голова редколегії); Шемякін О.М., д.ю.н., проф.; Сотниченко Л.Л., д.е.н., проф.; Голубкова І.А., д.е.н., проф.; Доннікова І.А., д.ф.н., проф.; Вишневський В.Л., к.ю.н., доцент; Задоя І.І., к.ю.н., доцент; Степанов С.В., к.ю.н., доцент.

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали **M432** XIX Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА (23 квітня 2026 р.) – Одеса: НУОМА, 2026 – 170 с.

У збірник увійшли матеріали XIX щорічної Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», що відбулась в Національному університеті «Одеська морська академія» 23 квітня 2026 р.

Видання містить аналіз актуальних безпекових та організаційно-правових проблем в сфері використання Світового океану, морегосподарського комплексу та інфраструктури в сучасних умовах.

УДК 341.225(082)

DOI: 10.5281/zenodo.20665651

© Національний університет «Одеська морська академія», 2026

© Асоціація морського права України, 2026

© Колегія юристів з морського права України, 2026.

ЗМІСТ

ВІТАЛЬНЕ СЛОВО	7
----------------------	---

Розділ I. МОРСЬКА БЕЗПЕКА

Бельо Л.Ю.

Цивільно-правова охорона об'єктів права власності українського народу на морських територіях	9
--	---

Валуєва Л.В.

Проблеми менеджменту в системі захисту морського узбережжя України	13
--	----

Задоя І.І.

Підстави притягнення до адміністративної відповідальності за порушення правил охорони порядку та безпеки плавання на морському транспорті	16
---	----

Іванова А.В.

Дунайська стратегія Європейського Союзу: забезпечення та розвиток вільного судноплавства по Дунаю	20
---	----

Конон Я.В.

Міжнародно-правові механізми захисту потерпілих на морі в умовах збройних конфліктів	23
--	----

Палько В.І.

Правові механізми забезпечення морської безпеки: виклики неконтрольованої міграції для України та держав-членів ЄС	27
--	----

Пальченко А.А.

Проблеми безпеки та свободи судноплавства	31
---	----

Степанов С.В.

Вплив правової політики на господарські відносини в секторі морської економіки	34
--	----

Туляков В.О.

Морське право та злочин у контексті юрисдикційних конфліктів	37
--	----

Шемякін О.М.

Інститут безпеки мореплавства в міжнародному морському праві	42
--	----

Розділ II. МОРСЬКЕ ПРАВО

Балобанов О.О.

Проблеми правозастування в лінійному судноплавстві	46
--	----

Туляков В.О.

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри кримінального права
Національного університету «Одеська юридична академія»*

МОРСЬКЕ ПРАВО ТА ЗЛОЧИН У КОНТЕКСТІ ЮРИСДИКЦІЙНИХ КОНФЛІКТІВ

Трипартитна структура «недержавного» наднаціонального кримінального права: міжнародне кримінальне право (ICL), європейське кримінальне право (ECL) та транснаціональне кримінальне право (TCL) у морському вимірі виявляє особливо виразний «подвійний дефіцит»: відсутність «третього» між ECL та ICL і «суб'єкта» між індивідом та колективом. Аналіз конфліктів між Конвенцією ООН з морського права (UNCLOS) [1] та національними публічно-правовими політиками показує, що саме морський простір стає лабораторією, де випробовуються обмеження державоцентричної моделі кримінальної юрисдикції.

Морський простір як арена «периферійних юрисдикцій»

Концепція «периферійних юрисдикцій» П. Кайейро виходить із того, що ECL та ICL створюються державами, спираються на їхній апарат для реалізації, але претендують на автономну нормативну владу [5, с. 1]. У морському праві ця подвійність набуває матеріальної форми: UNCLOS структурно закріплює поділ морського простору (територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона, відкрите море), тоді як ICL, TCL та ECL накладають на ці зони конфліктуєчі режими криміналізації й переслідування.

Підпорядкування суден юрисдикції прапора, функціональний розподіл повноважень при переслідуванні піратства, контрабанди мігрантів і торгівлі людьми, а також зобов'язання з дотримання прав людини при морській міграції створюють ситуацію, у якій держава-прибережник, держава прапора та міжнародні інституції одночасно претендують на право визначати «злочин» і «жертву». Саме тут «периферійний» характер ICL та TCL стає видимим: вони вбудовуються у морські режими, не замінюючи, а нашаровуючись на них [7, с. 8].

Юрисдикційні напруження UNCLOS і «подвійна відсутність» кримінального права

Дослідження юрисдикційних напружень між UNCLOS та національною публічно-правовою політикою показало, що держави схильні максимізувати свої повноваження щодо контролю над суднами, мігрантами та підозрюваними в злочинах, часто на межі або поза межами дозволеного Конвенцією. Судова практика ЄСПЛ, Суду ЄС та Міжнародного Суду ООН демонструє різні моделі балансування між свободою судноплавства і вимогами безпеки та міграційного контролю, що створює фрагментоване поле стандартів [7, с. 10].

На цьому тлі «подвійна відсутність» кримінального права проявляється особливо гостро. По-перше, «відсутній третій» між ECL та ICL: TCL, який

через Палермську конвенцію, Палермський протокол [3] та інші договори гармонізує криміналізацію морських форм торгівлі людьми, контрабанди мігрантів і пов'язаних злочинів, залишається без власного судового рівня. По-друге, «відсутній суб'єкт» між індивідом і колективом: ключові морські актори (судноплавні компанії, брокери, оператори платформ, військово-промислові структури) вписуються лише фрагментарно у моделі відповідальності, побудовані навколо психічного ставлення фізичної особи до діяння. Це особливо конкретно виявляється у діалогах щодо кримінальної відповідальності моряків-членів екіпажу «тіньового флоту» [6, с. 130].

Морська торгівля людьми та міграційні потоки: асиметрія TCL та ICL

Palermo Protocol та похідні регіональні інструменти (зокрема, Директива 2011/36/ЄС [4]) застосовують формулу «акт–засоби–мета» до будь-якого рекрутингу, транспортування, переміщення чи прийому осіб з метою експлуатації, незалежно від наявності збройного конфлікту або «широкомасштабного» нападу. У морському контексті це означає, що переміщення людей через акваторію Чорного чи Середземного моря з використанням обману, примусу чи зловживання вразливістю формально підпадає під TCL-режим навіть тоді, коли фактично наближається до злочинів проти людяності.

Римський статут [2], натомість, висуває суворі контекстуальні порогові для депортації або насильницького переміщення як злочинів проти людяності чи воєнних злочинів: потрібна наявність «широкомасштабного або систематичного нападу» або nexus до збройного конфлікту. Масові морські переміщення, які за своїм змістом є примусовою міграцією та експлуатацією, можуть не досягати цих порогів, залишаючись у нормативному вакуумі між широкою криміналізацією TCL і вузькою юрисдикцією ICL.

Ця асиметрія підсилюється напруженнями UNCLOS: прибережні держави, посиляючись на безпеку, можуть блокувати висадку врятованих мігрантів, здійснювати «push-back» операції або передавати контроль над пошуково-рятувальними зонами державам із нижчим стандартом захисту прав людини, уникаючи при цьому як ефективного національного переслідування, так і міжнародної відповідальності [7, с. 15].

Транснаціональна організована злочинність на морі: від «папаського кейсу» до «свічкового транзиту»

Сучасна транснаціональна організована злочинність (ТОЗ) еволюціонувала у гібридну форму глобального капіталізму, де кримінал, технологія та геополітика формують майже автономний механізм прибутку. «Папаський кейс» із виявленням дев'яти тонн кокаїну, розчиненого у фруктовій пасті, та планованою «реактивацією» у європейському порту демонструє, що морська контрабанда перетворилася на розподілену науково-виробничу систему з міжконтинентальним розщепленням ланцюга. Кожен її елемент (лабораторія, логістичний оператор, фінансовий посередник) оформлений як легальний

суб'єкт, що ускладнює застосування як норм про участь в організованій групі, так і конструкцій корпоративної відповідальності у межах TCL/ICL.

Одеський «свічковий транзит», коли ароматизовані свічки з кокаїном маскують гуманітарно мотивовані поставки, відтворює ту саму логіку: легальна товарна категорія слугує прикриттям для нелегального потоку, а портова інфраструктура Чорного моря, включно з «зерновими коридорами», використовується як інституційно легітимований канал злочинного транзиту. Дослідження «*Shadows in the Wheat Fields*» засвідчило, що Чорноморська зернова ініціатива стала не лише інструментом продовольчої безпеки, а й полем для вбудування ТОЗ у схеми гуманітарних перевезень, де UNCLOS, режим безпеки судноплавства і TCL перетинаються без чіткого стандарту відповідальності колективних суб'єктів [8].

Тест «папаєвого кейсу» виразно окреслює «відповідальнісний вакуум» морського права: UNTOC формально охоплює участь в організованій групі, відмивання коштів та корупцію, але розподіл функцій між десятками формально незалежних компаній означає, що жодна з них не виглядає як «група» у традиційному розумінні. Злочинний ланцюг існує, шкода і прибуток вимірювані, але конкретний суб'єкт кримінальної відповідальності розчинений у системі, що ще раз підтверджує «подвійну відсутність» – між індивідом та колективом, між широким TCL та вузьким ICL. Для України як чорноморської держави це має безпосередній операційний вимір: морська ТОЗ одночасно використовує геополітичну нестабільність, військові логістичні коридори й нормативні «дірки» між UNCLOS, національною кримінальною політикою і TCL/ECL/ICL [8].

Колективні суб'єкти в морському просторі: «невидимі» координатори злочину

Еволюція інституту відповідальності колективних суб'єктів демонструє перехід від архаїчних форм колективного покарання до сучасних моделей корпоративної та квазікримінальної відповідальності, де вина, причинність і суб'єктність мають системний характер [6, с. 135]. У морському контексті це насамперед означає корпоративних судовласників, операторів, чартерерів, страховиків і цифрові платформи, що координують логістику, фінансові потоки та алгоритмічне управління екіпажем.

TCL, зобов'язуючи держави криміналізувати торгівлю людьми, контрабанду мігрантів, морське піратство й суміжні злочини, концентрується на індивідуальних акторах (капітанах, членах екіпажу, «провідниках») залишаючи стратегічні рішення корпоративних штаб-квартир у зоні нормативної невизначеності. ICL, переслідуючи найтяжчі злочини, фокусується на осіб, що приймають політичні та військові рішення, але не охоплює транснаціональні корпоративні ланцюги, які матеріально забезпечують ці злочини на морі. ECL наближається до кримінальної відповідальності юридичних осіб, однак відсутність уніфікованої доктрини «організаційної вини» (deficit of control, культура комплаєнсу, управлінські рішення) залишає значний простір для відмінностей між державами-членами [5, с. 12].

UNCLOS, права людини та «боротьба за голос» жертв

Стаття про «юрисдикційні напруження» продемонструвала, що різні судові інстанції по-різному конструюють зв'язок між UNCLOS, політиками безпеки й правами людини, створюючи мозаїку стандартів, у якій одна фактична ситуація може отримати різну правову оцінку [7, с. 18]. У контексті TCL/ICL це означає, що кваліфікація морських злочинів, як «звичайних» кримінальних інцидентів чи як міжнародних злочинів, залежить не лише від об'єктивних характеристик діяння, але й від того, чия біль отримує доступ до відповідного рівня юрисдикції.

У воєнних і поствоєнних умовах морський простір стає місцем, де вирішується, чи буде примусове переміщення населення по морю з наступною експлуатацією визнане злочином проти людяності, транснаціональним злочином, що підлягає національному переслідуванню, чи «побічним ефектом» міграційної політики. Питання «хто визначає межу між TCL, ECL, ICL і UNCLOS?» перетворюється на питання про те, яка ієрархія жертв відтворюється через морське право: чиї загибелі внаслідок «push-back» операцій, затоплення суден або відмови у рятуванні отримують статус порушення міжнародних зобов'язань, а чиї залишаються статистикою [7, с. 21].

Громадські організації як суб'єкти антикримінальної морської політики

Емпірична реальність показує, що саме громадські організації (пошуково-рятувальні НУО, правозахисні центри, моніторингові місії) першими фіксують нові форми морської злочинності та порушень: від алгоритмічної експлуатації моряків до гібридних воєнних злочинів у прибережних водах. Вони формують доказову базу для майбутніх проваджень, документують випадки відмови в рятуванні, насильницькі повернення, примусову працю на судах, утримують інфраструктуру підтримки жертв, яку держави часто не готові забезпечити.

Одночасно держава нейтралізує їхню нормативну роль, обмежуючи консультативним статусом, делегітимізуючи через наративи «іноземних агентів» або «порушників міграційної політики» і використовуючи як субпідрядників без надання права оскаржувати засади політики. Включення громадських організацій до доктрини антикримінальної морської політики як повноцінних суб'єктів (не лише виконавців, а й акторів, що мають легітимність визначати проблему, пріоритет і відповідь) є умовою виходу за межі державної монополії на справедливість у морському просторі.

Висновки

Поеднання аналізу «периферійних юрисдикцій», доктрини колективної відповідальності та юрисдикційних напружень між UNCLOS і національною публічно-правовою політикою дозволяє розглядати морський вимір кримінального права як «тестовий полігон» для нової архітектури відповідальності. TCL забезпечує широку сітку криміналізації морських злочинів; ECL підсилює та конкретизує її через директиви, механізми взаємного визнання та стандарти прав людини; ICL зберігає символічний і юрисдикційний авторитет для найтяжчих морських злочинів.

Без свідомого доктринального зусилля ці три режими залишають два системні розриви: (1) нормативний: між широтою TCL та вузькістю ICL, унаслідок якого реальні жертви морських злочинів опиняються у правовому вакуумі; (2) доктринальний: незавершеність моделі колективної відповідальності, яка дозволяє корпоративним і транснаціональним акторам діяти в зоні фактичної безкарності [6, с. 148]. Розгляд TCL, ECL, ICL та UNCLOS як взаємодоповнювальних рівнів одного нормативного проєкту (із включенням громадських організацій як повноцінних суб'єктів) є передумовою більш чесного й ефективного кримінального права моря, здатного реагувати на акторів і ситуації, для яких вихідна архітектура не була задумана.

Список використаних джерел:

1. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. United Nations, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
2. *Rome Statute of the International Criminal Court*. United Nations, 1998. URL: <https://www.icc-cpi.int/resource-library/documents/rs-eng.pdf>
3. *Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime*. UNODC, 2000. URL: <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/protocol-prevent-suppress-and-punish-trafficking-persons>
4. Directive 2011/36/EU of the European Parliament and of the Council of 5 April 2011 on preventing and combating trafficking in human beings and protecting its victims. *Official Journal of the European Union*. 2011. L 101. P. 1–11.
5. Caeiro P. The relationship between European and international criminal law (and the absent (?) third). *Research Handbook on EU Criminal Law*. Edward Elgar, 2024. Ch. 25.
6. Tuliakov V. O. Відповідальність колективних суб'єктів у кримінальному праві в контексті розвитку. *Право України*. 2025. № 11. P. 129–151. <https://doi.org/10.33498/louu-2025-11-129>
7. Tuliakov V. O., Stepanenko O. V. Jurisdictional tensions: Divergent judicial approaches to conflicts between UNCLOS and national public law policies. *Lex Portus*. 2025. Vol. 11. № 2. P. 7–24. URL: https://lexportus.net.ua/vipusk-2-2025/tuliakov_1121.pdf
8. Tuliakov V. Shadows in the Wheat Fields: Unravelling the implications of organized crime in the Black Sea Grain Initiative. *Journal of Illicit Economies and Development*. 2025. <https://doi.org/10.31389/jied.241>